



REPUBLIK ÖSTERREICH
HUBERT GORBACH
VIZEKANZLER
Bundesminister
für Verkehr, Innovation und Technologie

XXII. GP.-NR

1657/AB

2004 -06- 23

zu 1699/J

GZ. 11000/26-CS3/04 DVR 0000175

An den
Präsidenten des Nationalrates
Dr. Andreas Khol

Parlament
1017 Wien

Wien, 21. Juni 2004

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 1699/J-NR/2004 betreffend Ausdehnung des Lkw-Roadpricing auf Bundesstraßen bzw. Ausweichstrecken, die die Abgeordneten Stadler und KollegInnen am 5. Mai 2004 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

Frage 1:

Werden Sie die gegenüber der APA getätigte Absichtserklärung, das Road-Pricing für Lkw auf Ausweichrouten des niederrangigen österreichischen Straßennetzes auszudehnen, umsetzen?

Antwort:

Die von mir in der APA wiedergegebene Aussage hinsichtlich der Bemaufung des niederrangigen österreichischen Straßennetzes wurde von den Medien offensichtlich falsch interpretiert. Tatsache ist, dass nach den geltenden EU-Bestimmungen nur bestimmte Straßenzüge bemaufung werden dürfen.

In dem Sinne wäre es für mich grundsätzlich auch vorstellbar, dass einzelne Straßenzüge oder Teilstücke davon der ASFINAG übertragen und dann bemaufung werden könnten. Es handelt sich dabei aber nur um jene Strecken, die sowohl die technischen Voraussetzungen - wie Anlageverhältnisse, Querschnitt, etc. - als auch für die Bemaufung rentable Verkehrsstärken aufweisen und derzeit als Ausweichroute zum schon bemaufungten Netz angenommen werden.

Fragen 2, 3 und 4:

Kann dem steigenden LKW-Ausweichverkehr auf Grund der gegenwärtigen Gesetzeslage Einhalt geboten werden?

Wenn nein, welche Maßnahmen sind auf nationaler Ebene und auf EU-Ebene umzusetzen?

In welchem Zeitraum können diese Maßnahmen realistischer Weise umgesetzt werden?

Antwort:

Aufgrund der gegenwärtigen Gesetzeslage fallen Maßnahmen auf dem niederrangigen, d.h. auch auf dem bisherigen Bundesstraßen B-Netz, in den Kompetenzbereich der Länder.

GZ. 11000/26-CS3/04

Seitens der Bundesländer werden bereits derartige Maßnahmen - wie LKW-Fahrverbote, Gewichtsbeschränkungen, etc. - umgesetzt.

In einem auf meine Einladung hin veranstalteten Verkehrsreferentengipfel am 27. Mai 2004 wurden die verschiedenen Möglichkeiten zur Verhinderung des Ausweichverkehrs diskutiert und seitens der Länder einstimmig die Bereitschaft erklärt, verstärkt weitere Gegenmaßnahmen zu veranlassen.

Es ist jedoch ein längerer Beobachtungszeitraum notwendig, um seriöse Aussagen über die tatsächlichen Ursachen von Verkehrsverlagerungen treffen zu können.

Frage 5:

Wie werden so genannte Ausweichstrecken definiert?

Antwort:

Als Ausweichstrecken sind jene Straßenabschnitte anzusehen, die von der Leistungsfähigkeit und räumlichen Nähe zum bemauteuten Netz Verkehrsverlagerungen attraktiv machen.

Frage 6:

Welche zusätzlichen Investitionen müssten für die österreichweite Ausdehnung des Road-Pricing für LKW getätigt werden?

Antwort:

Eine österreichweite Ausdehnung des Road-Pricing für LKW ist - wie bereits in Antwort zu Frage 1 erklärt - nicht vorgesehen, und wäre gemäß derzeitigem EU-Recht auch gar nicht möglich.

Frage 7:

Welche Alternativszenarien zur Steuerung des LKW-Ausweichverkehrs werden Sie ergreifen?

Antwort:

Da es sich bei derartigen Maßnahmen um eine Kompetenz der Länder handelt, kann ich keine Alternativszenarien ergreifen, sondern lediglich in koordinierender Funktion, wie z.B. durch Mitwirkung meiner Experten in der bereits eingerichteten Kontrollplattform, tätig werden.

Auch soll durch verstärkte Kontrolle der Fahrzeuge, z.B. auf Verkehrstüchtigkeit, Einhaltung der gesetzlichen Ruhezeiten der Fahrer sowie durch Einwirken auf die Interessensvertretungen (Transportwirtschaft, Kammern, etc.) für eine bessere Bewusstseinsbildung - d.h. Attraktivierung des sicheren, gut ausgebauten, aber bemauteuten Autobahnnetzes - eine Reduzierung des Ausweichverkehrs erreicht werden.

Mit freundlichen Grüßen

